

Hannes Nagel

Die Alte Ehrwürdige & die Junge Neue



Musenverlag

Impressum

Autor: Hannes Nagel

1. Auflage 50 Exemplare

Preis pro Exemplar: 5,50 Euro

Musenverlag, Weimar & Apolda, 2012

Bestellungen, Kommentare, Sonstiges: hannesnagel@yahoo.de

Inhaltsangaben:

Wer auf die Sandbank rauf will oder runter...

Lange hat es gedauert...

136 Bilder...

Wer auf die Sandbank will oder runter...

Tausende Touristenaugen sehen die Meiningenbrücke in jeder Urlaubssaison; Einheimische wissen, das es da eine Brücke gibt. Sie nehmen sie kaum noch wahr. Den Wasserstreifen zwischen den zwei Landstreifen bezeichnen Seekarten als „Meiningenstrom“ oder „Die Meiningen“. Weder Urlauber noch Einheimische wissen, woher der Name Meiningen kommt. Mitteldeutsche Urlauber vermuten gerne einen Zusammenhang mit der thüringischen Stadt Meiningen. Der besteht aber nicht. Vulgäretymologische Deutungen sagen: Meiningen ist ein altes Wort für „Otter“, analog zu dem Namen des Fuchses („Reineke“) in der Fabel. Da hieß der Otter eben „Meinecke“. Andere verweisen auf ein slawisches Wort, welches „Enge“ bedeutet. Alles falsch. Belegbar ist nur, was in einem von Konrad Billwitz und Haik Porada herausgegebenem Buch steht. In „Die Halbinsel Fischland-Darss-Zingst und das Barther Land - eine landeskundliche Bestandsaufnahme im Raum Wustrow, Prerow, Zingst und Barth“ steht auf Seite 195 über den Namen Meiningen:

„Namengebend für die Brücke war die Meiningen. Möglicherweise handelt es sich bei dem Gewässernamen um nl.-fries. Import oder Analogie des noch im 15. Jh. und später bei ON und Flurnamen sehr produktiven ing-Suffixes. Das erste Wortglied des Grundwortes könnte – wie auch in den nl. Gewässernamen Minnewater, Minne oder Minstrom – zu altem germ. -manni ‚Wasser‘ von lat. manare ‚fließen‘ gehören, das im nhd. zu ei diphthongiert wurde“

(Böhlau-Verlag Köln-Weimar-Wien, 2009, Seite 195)

Der Meiningenstrom heißt also über den Umweg des lateinischen Verbes „manare“ für Fließen und der niederländisch-friesischen Anpassung an moderne Zungen nichts anderes als „das strömende Wasser“. Die Strömungsrichtungen ändern sich mit den Windrichtungen. Wenn der Wind von Osten weht, drückt er das Wasser der Boddengewässer immer rein in den Bodstedter Bodden, den Prerowstrom und weiter über Wieck, Born, Saal bis Ribnitz. Und alles über die schmalste Stelle der Boddengewässer, den Meiningenstrom. Bei engem Fließquerschnitt und viel Wasser, welches durch die Enge muss, beschleunigt sich die Fließgeschwindigkeit. Die Kräfte des Wassers auf Ufer, Grund und Bauwerke nehmen zu. Die Strömung kann so stark sein, dass sie die Brückenpfeiler freilegt wie Zähne im schwachen Zahnfleisch. So haben die starken Strömungen an den Pfeilern den Neubau der Brücke nötig gemacht.



Lange hat es gedauert...

Planer gehen manchmal mit Gedanken umher, von deren Tragweite keiner etwas ahnt, wenn sie noch nicht umgesetzt werden oder als Medienthema in die Öffentlichkeit lanciert werden. Vom 6. März 2002 stammt wahrscheinlich der Auftaktartikel, der den Brückenneubau in die Köpfe der Anwohner brachte. Damals war noch von einem Abriss der Alten Ehrwürdigen die Rede. Lautstark stellte sich Zingst gegen den Abriss. Wenn schon ein Neubau nötig sei, dann bitte wieder mit Bahn, wie vor 1945. Seitdem ist alles, was mit dem Brückenbau zu tun hat, nur in Verbindung mit einer Wiederbelebung der Bahnverbindung von Barth bis Zingst und gegebenenfalls bis Prerow denkbar. Etwa 13 Zeitungsbeiträge von März 2002 bis Januar 2011 waren noch auffindbar. Das ist sicher unvollständig. Aber ihr Tenor ist immer gleich: Der Bau einer neuen Brücke ist nur eine technologische Bedingung für den Neubau der Bahnlinie. Die Alte Ehrwürdige war von 1910 bis 1945 eine Kombination aus Bahn und Straße. Die Bahnverbindung endete, als der Krieg endete. Fortan war die Meiningenbrücke nur noch für Autos, Busse, Fahrräder und Fußgänger zugelassen. Und für Panzer. Panzer der NVA kippten in unschöner Regelmäßigkeit in Bresewitz von den Waggonen über die Laderampen auf die Straße und donnerten dann bis zum Schießplatz in Müggenburg. Zur Zeit ist dort der Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft ansässig.

1980 befand die NVA, dass die Passage der Meiningenbrücke für Panzer zu gefährlich sei. Daher baute das Eisenbahnpionierregiment Doberlug-Kirchhain eine militärische Ersatzbrücke. Mit viel Tamtam und einem General auf einer Tribüne auf Bresewitzer Seite wurde die Brücke am 1. Mai 1980 eingeweiht. Der General war an den roten Streifen an der Hose

erkennbar. Für Kinder und Jugendliche war der Anblick zum Kichern. Rotbestreifte Hosen erinnerten wohl zu sehr an Clowns im Zirkus.



Die Pontonbrücke machte den Verkehr zweiseitig. Wer rauf auf die Sandbank wollte, nahm die alte Originalbrücke, wer runter wollte, nahm die Pontonbrücke. Stau gab es nur noch zu Brückenöffnungszeiten, wenn der Schiffsverkehr zweimal am Tag das Fahrwasser passieren musste. Schiffsverkehr heißt Sportschiffahrt. Die Berufsschiffahrt kam hier vergleichsweise selten vorbei. Aus dem vorgesehenen fünfjährigen Provisorium der Pontonbrücke wurden satte 30 Jahre. In den 30 Wintern führte der gesamte Verkehr wieder nur über die eine Spur der Originalbrücke, die in all den Jahren nur kosmetisch repariert wurde, aber nicht wirklich instand gesetzt. Und die Meiningen strömte weiter, und das Wasser umspülte die Pfeiler, und es nagte am Bauwerk, und oben nagte der Zahn der Zeit.

Im Juni 2011 stellten die Brückenbauer an beiden Enden der Brücke Schilder auf. Darauf stand, dass es wegen Baumaßnahmen an der Meiningenbrücke nun bis Mai 2012 zu erheblichen Behinderungen im Verkehr kommen würde. Der Neubau der Behelfsumfahrung wurde also ernst. Weil nach Beendigung einer Baustelle das Gesicht einer Landschaft oft nicht mehr so aussieht wie vorher, entstanden die folgenden Bilder, die einzelne Bauphasen fotografisch dokumentieren. Insgesamt habe ich 135 Aufnahmen von der Brückenbaustelle angefertigt. Bis zum Ende der Baumaßnahmen konnte oder wollte niemand über die

derzeitigen Planungen betreffend die Alte Ehrwürdige sprechen. Die Junge Neue befährt sich aber gut. Sie macht auch schöne Geräusche, wenn man mit einem Auto über sie rollt.

Ich möchte Herrn Thomas Freitag von der Straßenbauverwaltung für die Archivaufnahme mit den NVA-Oberleutnants und dem Oberfähnrich danken. Das Bild soll das einzige verfügbare Bild sein, welches den militärischen Brückenschlag von 1980 dokumentiert. Aber vielleicht tauchen ja noch weitere Fotos auf. In DIESER Dokumentation geht es ja nur um aktuelle Fotos mit äußerst sparsamen Umgang mit wertenden und beschreibenden Worten.

136 Bilder...

...drucke ich NICHT ab. Obwohl dies die Zahl der hergestellten Brückenbaudokumentationsfotos ist. Ich beschränke mich auf eine Auswahl der Aussagekräftigsten Fotos. Die Gesamtheit aller Fotos sind auf CD-Roms zu einem Preis von 10 Euro käuflich. Im Preis enthalten ist auch die Lizenz zur Weiternutzung, aber bitte mit Quellenangabe.

Darum geht es:



Links: Baustellenbeschriftung

Mitte: Alte Brücke Blickrichtung Bresewitz

Rechts: Alte Brücke Blickrichtung Zingst

Der 12. Juni 2011
Vorbereitung des Bauplatzes



Den Schilfgürtel gibt es nicht mehr. Er wird einer Spundwand. Das Gelände dahinter ebnet sie ein, füllt Baugrund auf und sorgen so für einen tragfähigen Untergrund.
Die Fläche diente in der Folgezeit als Montageplatz und als Stellplatz für Kräne und Bagger.

Der 24. Juni
Material wird gelagert



Angesichts der gewaltig scheinenden Mengen Stahl, die beim Bau der Behelfsumfahrung verbaut wurden, sagten manche, die Brücke sei doch wohl für eine lange Nutzung ausgelegt. Da könnte etwas dran sein: Denn manche sagen, sie bleibe zweispurig für die Kraftfahrzeuge, und die Alte Ehrwürdige werde dermaleinst die Usedomer Bäderbahn aufnehmen.

Der 1. Juli und der 31. Juli
Ein paar Details



Der 17. September und der 24. September
Von Bresewitz aus gibts es Stahlrohre statt Holzpfähle



Der 5. Oktober und der 9. Oktober
Auf Zingster Seite entstehen Spundwände, auf Bresewitzer
Seite liegen die alten Stützpfähle frei



Der 14. Oktober und der 22. Oktober
Spundwände einrammen



Die Bilder der linken Seite zeigen oben die Vorbereitung des Montageplatzes und unten eine Ansicht der Baustelle von Bresewitz aus gesehen. Rechts unten Mitte ist ein Karree aus Spundwänden, welches ein Brückenpfeiler wird

Der 30. Oktober
Die Arbeit auf der Bresewitzer Seite



30 Jahre trugen die Holzpfähle die Auffahrt auf die Pontonbrücke und den Verkehr, der darüber rollte. Für die neue Brücke nahmen sie Stahlrohre. Bei so viel Stahl im Brückenbau werde es wohl zu einer Verknappung von Rohstoffen, hörte man zuweilen auf der Sandbank. Und das bei den Preisen. Wahrscheinlich ist das der typische Sandbankhumor.

Der 8. November

Der nördliche Brückenkopf entsteht und die Pfeiler nehmen zu



Der 27. November

Es entsteht das Lager und die Hydraulik für das Klappteil der Neuen.
Auch auf Bresewitzer Seite nimmt die Arbeit Gestalt an.



Übrigens: Wussten Sie, das im Baustellenwinter der Verkehr über die alte Brücke extrem langsam voran kam und die Ampeln mit Grün und Rot öfter mal durcheinander kamen? Das lag daran, dass fast jeder langsamer fuhr als sonst, um einen Blick aus dem Auto auf die Baustelle zu erhaschen.

Der 7. Dezember
Jahresendspurt auf beiden Seiten der Brücke



Ganz rechts sieht es nur so aus, als ob sie auf der Bresewitzer Seite nicht wüßten, wie es weiter geht. Man darf sagen: Sie wussten genau, was sie tun. Aber sie sagten insgesamt sehr wenig.

Der 12. Dezember
In 4 Monaten soll der Verkehr freigegeben werden



Obwohl alles so lehrbuchmäßig reibungslos zu verlaufen scheint, hört man manchmal von Arbeitern auf der Baustelle, das sie noch nie so eine chaotische Baustelle gesehen hätten. Dem Fotografenaugen ist kein Chaos aufgefallen. Allenfalls mal etwas Turbulenz. Immerhin scheint es eine sportliche Frage zu sein, wie die noch zu erledigenden Aufgaben in den Zeitrahmen von vier Monaten passen sollen.

Der 13. Januar und der 14. Januar
Sie nimmt Gestalt an. Das Weiße ist entscheidend. Wenn
DAS fertig ist, kann das Klappteil montiert werden.



Das Kernstück ist die Steuereinrichtung für das Klappteil. Unten rechts
entsteht es gerade.

Das Klappteil



Das ist das Klappteil. Ein Ministeriumsmitarbeiter sagte, es sein in Stralsund auf der Werft hergestellt worden und auf dem Wasserweg bis zur Brücke transportiert worden.

Sie bewegt sich, schwebt



Montage des Tragwerkes



März: Die neue Tragkonstruktion wird auf ihre Pfeiler gelegt. Mit Pontons schwimmt sie vom Montageplatz aufs Wasser in die Lücke





Sie liegt überm Strom



Mai 2012: Fertig
Auf der Alten Ehrwürdigen findet kein Verkehr mehr statt.



